

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平9-177578

(43)公開日 平成9年(1997)7月8日

(51) Int.Cl. ⁶	識別記号	序内整理番号	F I	技術表示箇所
F 02D 41/04	3 3 0		F 02D 41/04	3 3 0 P
45/00	3 1 0		45/00	3 1 0 Q
F 02M 69/00	.		F 02M 69/04	R
69/04			69/00	3 2 0 B

審査請求 未請求 請求項の数 5 OL (全 9 頁)

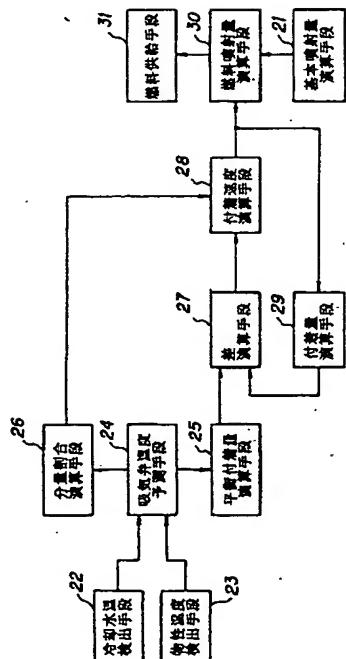
(21) 出願番号	特願平7-335055	(71) 出願人	000003997 日産自動車株式会社 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
(22) 出願日	平成7年(1995)12月22日	(72) 発明者	武山 哲 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産 自動車株式会社内
		(72) 発明者	中島 祐樹 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産 自動車株式会社内
		(74) 代理人	弁理士 後藤 政喜 (外1名)

(54) 【発明の名称】 エンジンの空燃比制御装置

(57). 【要約】

【課題】 ホットリスタート時においても空燃比を一定に保つ。

【解決手段】 冷却水温を検出手段 2 2 が、またこの冷却水温と上昇や下降の特性が異なる物性温度を検出手段 2 3 がそれぞれ検出し、この物性温度と前記冷却水温から吸気弁温度を予測手段 2 4 が予測する。この吸気弁予測温度に基づいて平衡付着量 $M_f h$ を演算手段 2 5 が、またこの吸気弁温度に基づいて分量割合 Km_f を演算手段 2 6 がそれぞれ演算する。演算された平衡付着量 $M_f h$ とその時点での付着量 M_f との差 ($M_f h - M_f$) と演算された分量割合 Km_f とに基づいて付着速度 Vm_f を演算手段 2 8 が演算し、この付着速度 Vm_f と前記付着量 M_f を燃料噴射に同期して加算することにより付着量 M_f を更新手段 2 9 が更新する。付着速度 Vm_f で基本噴射量 T_p を補正して燃料噴射量 T_i を演算手段 3 0 が演算する。



Requested document:**JP9177578 click here to view the pdf document**

AIR-FUEL RATIO CONTROL DEVICE FOR ENGINE

Patent Number: JP9177578

Publication date: 1997-07-08

Inventor(s): TAKEYAMA SATORU; NAKAJIMA YUKI

Applicant(s): NISSAN MOTOR CO LTD

Requested Patent: JP9177578

Application Number: JP19950335055 19951222

Priority Number(s):

IPC Classification: F02D41/04; F02D45/00; F02M69/00; F02M69/04

EC Classification:

Equivalents:

Abstract

PROBLEM TO BE SOLVED: To keep air-fuel ratio constant even in hot restarting.**SOLUTION:** Cooling water temperature and a physical property temperature differed in rising and falling characteristics from the cooling water temperature are detected by a detecting means 22 and a detecting means 23, respectively, and an intake valve temperature is predicted by a predicting means 24 from the physical property temperature and the cooling water temperature. An equilibrated adhesion amount Mfh and a quantity ratio Kmf are calculated by an arithmetic means 25 on the basis of the intake valve predicted temperature, and by an arithmetic means 26 on the basis of the intake valve temperature, respectively. An adhesion speed Vmf is calculated by an arithmetic means 28 on the basis of the calculated equilibrated adhesion Mfh, the difference from the adhesion Mf at that time (Mfh-Mf), and the calculated quantity ratio Kmf, and the adhesion speed Vmf and the adhesion Mf are added synchronously with fuel injection, whereby the adhesion Mf is renewed by a renewing means 29. A basic injection quantity Tp is corrected with the adhesion speed Vmf, and a fuel injection quantity Ti is calculated by an arithmetic means 30.

Data supplied from the **esp@cenet** database - I2
